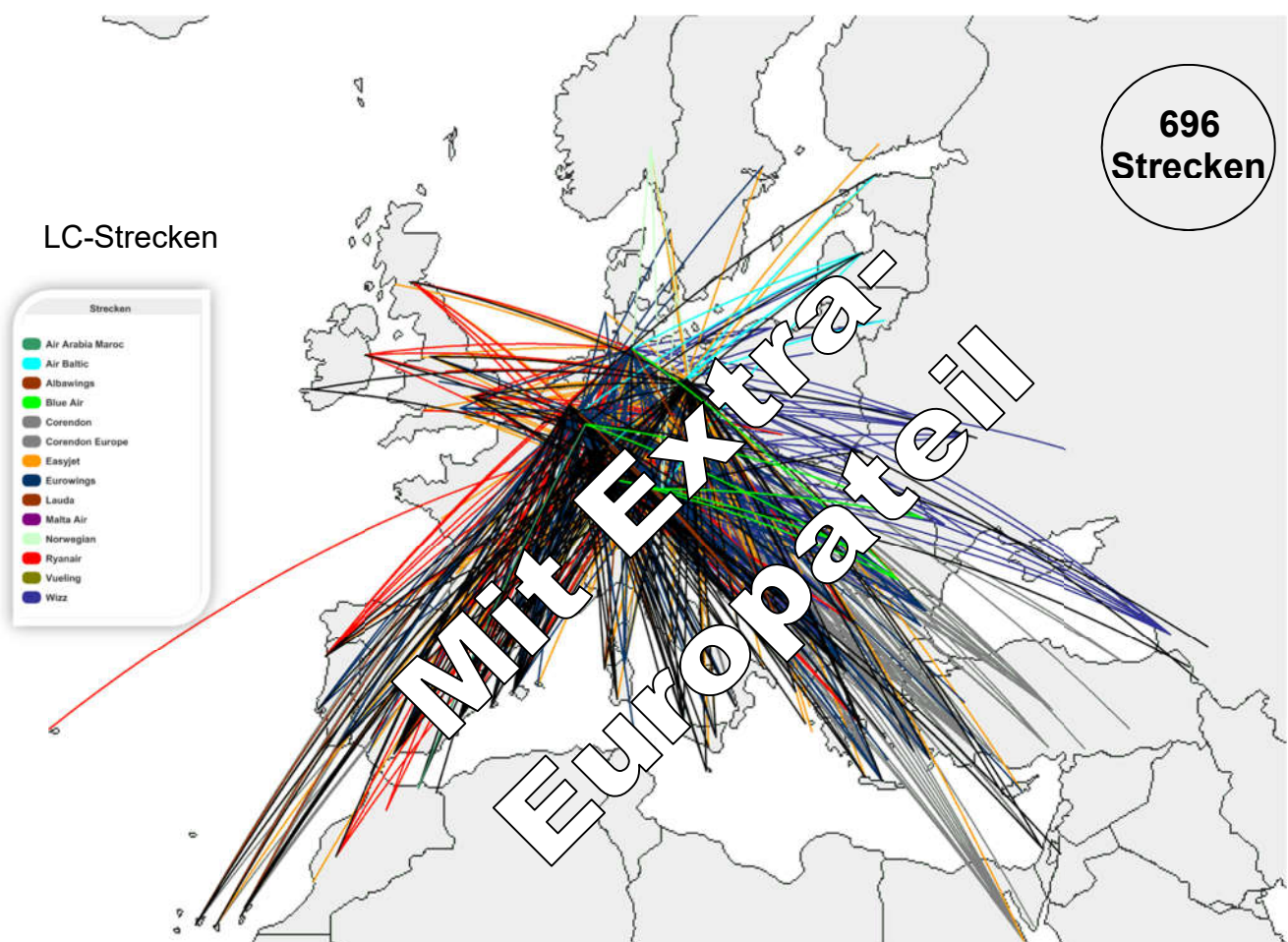


Low Cost Monitor 2/2020

- Eine Untersuchung des DLR -

**Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von
Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr**



Herbst 2020

Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 2020

Der Markt der Low Cost (LC) Angebote von Fluggesellschaften ist seit einigen Jahren ein fester Bestandteil des deutschen Luftverkehrsmarktes. Der vom DLR herausgegebene Low Cost Monitor informiert zweimal jährlich (Winter/Frühjahr) und (Sommer/Herbst) über wesentliche Merkmale und aktuelle Entwicklungen in diesem Marktsegment, wie insbesondere über die Anzahl und relative Bedeutung von Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten einschließlich der Flugpreise, und die Passagiernachfrage nach Low Cost Verkehrsleistungen. Die Angebotsdarstellungen des aktuellen Monitors basieren auf einer Referenzwoche im Sommerflugplan 2020. Die Passagierangaben beziehen sich auf das erste Halbjahr 2020. Aufgrund der Corona-Pandemie ist neben dem Linienverkehr auch der Low Cost Verkehr zeitweise fast vollständig zum Erliegen gekommen. Aufgrund kurzfristiger Flugplanänderungen und unvorhergesehener Flugausfälle haben die Flugplandaten, die einem großen Teil der Analysen zugrunde liegen nur eine eingeschränkte Aussagekraft, sie zeigen jedoch etwas über die Planungen der Gesellschaften. So kann es durchaus Abweichungen zwischen den Angeboten und den tatsächlich durchgeführten Flügen geben. Teilweise, auch aufgrund von Flugverboten, konnten Fluggesellschaften ihre Planungen gar nicht erfüllen. Daher sind die Angaben dieses Berichtes nicht unbedingt vergleichbar mit denen vorheriger Ausgaben. Um die lange Zeitreihe nicht zu unterbrechen, sollen in dieser Krise jedoch zumindest Tendenzen und Planungen aufgezeigt werden, auch wenn sie mit einer Unsicherheit behaftet sind.

Fluggesellschaften

→ Die teilweise oder gänzlich im Low Cost Bereich tätigen Airlines gestalten ihr Angebot zum Teil sehr unterschiedlich. Auf Grund dieser Inhomogenität lassen sich nur wenige eindeutige Abgrenzungskriterien für das Marktsegment Low Cost definieren wie z.B. niedrige Preise, ihre generelle Verfügbarkeit und Direktvertrieb über das Internet. Es besteht deshalb in einigen Fällen ein gewisser Ermessensspielraum in der Zuordnung einer Luftverkehrsgesellschaft zum LC Segment. Bei mehr und mehr Fluggesellschaften findet darüber hinaus eine Verschmelzung der Geschäftsmodelle statt, die eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Markt zusätzlich erschwert. Für diese Ausgabe klassifizieren die Verfasser derzeit 11 bzw. 14 der auf deutschen Flughäfen tätigen Airlines, die ganz oder vorwiegend Low Cost Angebote vorhalten. Dabei sind die Flüge von Germanwings seit 2018 in Eurowings integriert; hinzu kommt Eurowings Europe. Auch die Flüge von Corendon und Corendon (Europe) können zusammen betrachtet werden. Ähnliches gilt für Easyjet, Easyjet Switzerland und Easyjet Europe, sowie Ryanair, Lauda und Malta Air, da sie eigentlich zusammengehören und nur unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzeln operieren, bzw. die Gesellschaften in verschiedenen Staaten ihren Geschäftssitz haben, was u.a. auf die Gewährung von Verkehrsrechten zurückzuführen ist. Von Norwegian, die bis Anfang 2020 noch verschiedene Tochtergesellschaften wie Norwegian Air Shuttle, Norwegian International, Norwegian Sweden, Norwegian Norway hatte, verkehren zur Zeit nur Norwegian Air Shuttle und Norwegian Sweden. Die Gesellschaften im Einzelnen sind (s. auch Tab. 1):

Air Arabia Maroc (3O) (www.airarabia.com), Flotte: 9 Flugzeuge (A320: 9)
Air Baltic (BT) (www.airbaltic.com), Flotte: 21 Flugzeuge (A220: 21)
Albawings (2B) (www.aerlingus.com), Flotte: 3 Flugzeuge (B737: 3)
Blue Air (0B) (www.blueairweb.com), Flotte: 12 Flugzeuge (B737: 12)
Corendon (XC) (www.corendon.com), Flotte: 15 Flugzeuge (B737: 15)
Corendon Europe (XR) (www.corendon.com), Flotte: 5 Flugzeuge (B737: 5)
Easyjet (U2) (www.easyjet.com), Flotte: 120 Flugzeuge (A319: 28, A320: 85, A321: 7)
Eurowings (EW) (www.eurowings.com), Flotte: 49 Flugzeuge (A319: 16, A320: 33)
Lauda(motion) (OE) (www.ryanair.com/la/de), Flotte: 25 Flugzeuge (A320: 25)
Malta Air (AL) (www.ryanair.com), Flotte: 119 Flugzeuge (B737: 119)
Norwegian Air Shuttle (DY) (www.norwegian.no), Flotte: 9 Flugzeuge (B737: 9)
Ryanair (FR) (www.ryanair.com), Flotte: 274 Flugzeuge (B737: 274); inkl. Malta Air: (B737: 393)
Vueling (VY) (www.vueling.com), Flotte: 89 Flugzeuge (A319: 6, A320: 68, A321: 15)
Wizz (W6) (www.wizzair.com), Flotte: 120 Flugzeuge (A320: 74, A321: 46)
(A: Airbus, B: Boeing, C: Canadair, D: Dash, E: Embraer, F: Fokker, MD: B/McDonnell, S: Saab)

Nicht einbezogen wurden in dieser Untersuchung Flüge von Condor oder TUIfly, die zwar auch einige Billigflugangebote veröffentlichen, bei denen jedoch eine eindeutige Zuordnung zum Low Cost Sektor sehr

schwierig erscheint, da nur ausgewählte Flüge direkt und zu günstigen Preisen gebucht werden können. Dies widerspricht der eigentlichen Idee der Low Cost Carrier, nach der alle Flüge oder doch zumindest ein großes Sitzplatzkontingent online buchbar sein sollten zu einem niedrigen Preis, der generell verfügbar ist und sich im Wesentlichen nach dem noch vorhandenen Vorausbuchungszeitraum bzw. dem Reisetag und der Buchungslage richtet. Streng genommen müssten auch einige Strecken anderer Gesellschaften, z.B. auch von Lufthansa mit in die Betrachtung mit aufgenommen werden, da auch hier teilweise günstige Preise vorzufinden sind. Da diese jedoch immer nur für ein begrenztes Kontingent an Sitzen gelten, sind diese Strecken nicht mitberücksichtigt worden. Wegen der Abgrenzungsprobleme erhebt dieser Bericht keinen Anspruch auf vollständige Erfassung. Mittlerweile stehen nicht mehr die eigentlichen Geschäftsmodelle im Vordergrund, da diese sich mehr und mehr vermischen, sondern die Tatsache, ein umfangreiches Angebot an preiswerten Flügen für den Kunden anzubieten. Hierbei gibt es meist eine große Preisspanne zwischen günstigstem und teuerstem Low Cost Angebot in Abhängigkeit von dem Vorausbuchungszeitraum.

Insgesamt hat sich die Anzahl der Fluggesellschaften mit einem hohen Angebotsanteil an preisgünstigen Flügen im deutschen Markt gegenüber dem vergangenen Sommer deutlich verringert. Seit einigen Jahren gibt es Flüge von Iberia Express, ein Low Cost Carrier als Tochterunternehmen von Iberia, das ebenfalls mit günstigen Preisen Flüge auf europäischen Strecken anbietet. Allerdings sind diese Flüge in den Flugplänen nicht eindeutig zu identifizieren, da sie vorwiegend unter der Flugnummer der Muttergesellschaft und nicht unter eigener Nummer angeboten werden. Ähnliches gilt seit einiger Zeit auch für Hop! So haben mehr und mehr große nationale Fluggesellschaften eigene Low Cost Carrier gegründet, z.B. Lufthansa mit Eurowings, wie auch Air France mit Transavia/Transavia (France) oder IAG mit Vueling, um im steigenden Wettbewerb im nationalen und europäischen Luftverkehr bestehen zu können. Während Air Berlin aufgrund der Insolvenz 2017 aus dem Markt ausgeschieden ist, ist mit Lauda (ehemals Laudamotion), die einen Teil der Air Berlin Flüge übernommen hat und die inzwischen vollständig zu Ryanair gehört, eine weitere Fluggesellschaft entstanden, die preiswerte Flüge anbietet. Allerdings ist Ryanair aktuell dabei, die Basen in Stuttgart und Düsseldorf zu schließen und den Betrieb von Lauda an Lauda Europe oder Malta Air, beide ansässig in Malta, zu übergeben. Mit Malta Air hat Ryanair eine weitere Tochtergesellschaft in Malta gegründet, die einen Großteil der Flüge ab Deutschland übernehmen soll, aber weiter unter dem Dach von Ryanair fliegt. Einige Zeit flog mit Norwegian Air International ein irisches Tochterunternehmen von Norwegian Air Shuttle Low Cost-Angebote, welches jedoch aktuell nicht mehr im deutschen Flugplan vertreten ist. Auch Scoot, eine Gesellschaft aus Singapur, die in der Vergangenheit Angebote im Langstrecken Low Cost Verkehr nach Asien angeboten hat, ist derzeit in Deutschland nicht aktiv.

Die Flottengröße ist bei den meisten Fluggesellschaften stark gesunken. Allerdings ist die Betrachtung auch unübersichtlicher geworden, da mehrere Gesellschaften begonnen haben, u.a. wegen des Brexits, Tochtergesellschaften zu gründen und innerhalb dieser die Flugzeuge zu verschieben. Ryanair verfügt mit 274 Flugzeugen des Typs 737-800 mit jeweils knapp 190 Sitzplätzen und weiteren 119 Flugzeugen bei Malta Air über die meisten Flugzeuge im deutschen und europäischen Low Cost Verkehr und hat so insgesamt mehr Flugzeuge als Deutschlands größte Fluggesellschaft Lufthansa (Lufthansa (LH): 135; LH-Cargo: 14; LH-Cityline 40). Auch Easyjet, die als zweite große Low Cost Gesellschaft in Europa in den letzten Jahren permanent über mehr als 200 Flugzeuge des Typs A319/A320 verfügte und ihre Flotte durch Gründung von Tochterunternehmen verteilt hat, verringerte insgesamt ihren aktuellen Bestand. Insgesamt hat Easyjet (U2) selbst „nur“ noch 120 Flugzeuge. Im Rahmen der Umgestaltung zur „Neuen Germanwings“ und der Übernahme von Flugzeugen der Lufthansa hat Germanwings ihren Bestand im Jahr 2015 stark erhöht. Seit dem Winterflugplan 2015/2016 ist die „Neue Germanwings“ in die Lufthansatochter Eurowings integriert worden, die seitdem neben innerdeutschen und europäischen Low Cost Flügen auch interkontinentale Flüge in diesem Sektor nach Amerika, Südafrika und Asien angeboten hat, die in der Coronakrise jedoch eingestellt werden mussten. Nach einer leichten Erholung des Luftverkehrs im Sommer wollte Eurowings ab Herbst 2020 wieder Langstreckenverkehre ab Frankfurt anbieten und dafür Flugzeuge der Klasse A330 von Brussels einsetzen. Weitere 49 Flugzeuge der Typenklasse A319/A320/A321 und 12 bei Eurowings Europe stehen aktuell im Dienst. Darüber hinaus wird auch noch auf Flugzeuge von Partnerairlines zurückgegriffen. Bisher war in Europa Norwegian einer der ersten Low Cost Carrier, der über zahlreiche Flugzeuge des modernen Typs Boeing B787 verfügte und damit Langstreckenziele in Nordamerika und Asien anbot, die aber derzeit aufgrund der Corona-Pandemie geparkt sind. Neu war auch, dass vor einiger Zeit B737Max8 Flugzeuge, die Norwegian ebenfalls im Langstreckenverkehr auf aufkommensschwächeren Routen einsetzt hat, hinzugekommen sind, die aber aufgrund eines Flugverbots für diesen Flugzeugtyp seit dem Frühjahr 2019 nicht mehr zum Einsatz kommen. Aufgrund von Änderungen und Anpassungen könnte das Flugzeug nach Aussagen von den Zulassungsbehörden FAA und EASA Ende

2020 möglicherweise wieder zugelassen werden. Teile der Flotte von Norwegian sind auf neu gegründete Tochtergesellschaften, wie u.a. Norwegian UK oder Norwegian Sweden übertragen worden.

Unterschiede in der Anzahl der Flugzeuge je Gesellschaft zu vorherigen Ausgaben des Monitors können dadurch entstehen, dass die Gesellschaften u.a. im Vorfeld des Brexits und der damit verbundenen Verkehrsrechtproblematik oder aufgrund anderer Überlegungen eigene Neugründungen von Gesellschaften durchführen und so zwischen den Gesellschaften ihre Flugzeuge verschieben, ohne dass dies aus den Flugplänen ersichtlich wird. Ein Beispiel für eine solche Neugründung ist z.B. Easyjet Europe mit derzeit 104 Flugzeugen und Easyjet Switzerland mit 25 Flugzeugen, die zu den bestehenden 120 von Easyjet selbst hinzukommen. Auch Eurowings hat mit Eurowings Europe eine neue Gesellschaft gegründet, die derzeit über 12 in Betrieb befindliche Flugzeuge verfügt, oder Corendon mit Corendon Europe und Corendon Dutch mit derzeit 5+1 Flugzeugen. Insgesamt kommt damit Eurowings auf 61 Flugzeuge, Corendon auf 21, Easyjet auf 249 in Betrieb befindliche Flugzeuge. Norwegian und Transavia kommen auf insgesamt 27 bzw. 80 Flugzeuge. Zahlreiche Flugzeuge der Gesellschaften befinden sich aufgrund des derzeit stark eingeschränkten Luftverkehrs auf Parkposition, werden ausgemustert, und Bestellungen werden zurückgenommen.

- ➔ **Ranking der Carrier** (s. Tab. 1): Gemessen an der Zahl der geplanten Flüge (Starts) in einer Woche im Juli 2020 ist Eurowings mit mehr als 875 Starts pro Woche der größte Anbieter mit preiswerten Flügen in Deutschland. Vergleicht man dies mit der Anzahl aus dem Vorjahr, so bedeutet dies einen Rückgang um rund 72 %.

Während in den Jahren bis 2008 generell hohe jährliche Wachstumsraten in dem Low Cost Sektor zu verzeichnen waren, deutete sich im Sommer 2008 ein Umschwung an, als die Wachstumsraten deutlich zurückgingen. Nach einem Anstieg in 2010 gab es im Jahr 2011 dagegen einen erneuten Rückgang bei der Zahl der angebotenen Starts. Seit 2012 gab es bis Anfang 2019 im Low Cost Segment ein permanentes Wachstum. 5.325 Starts im Frühjahr 2019 bedeuteten zuletzt einen Anstieg von über 10 % gegenüber 2018. Seit Sommer 2019 folgte dann jedoch nach langer Zeit erstmalig ein Rückgang um 1 %. In diesem Jahr liegt der Rückgang bei den Plandaten bei über 60 %, dies bedeutet nur noch 2.600 Starts. Effektiv ist der Rückgang noch wesentlich höher, da zahlreiche geplante Flüge aufgrund kurzfristiger Anpassungen und neuer Reisebeschränkungen nicht durchgeführt werden konnten.

Im Ranking folgen Easyjet (499 Flüge) und Wizz (329 Flüge). Bei Ryanair ist nach einem starken Wachstum in den vergangenen Jahren seit Sommer 2019 ein Rückgang bei den Flugangeboten festzustellen, welcher sich mit fast 90 % in diesem Sommer fortsetzt. Berücksichtigt man dabei noch die neu hinzugekommene Tochter Lauda mit knapp 140 Starts u.a. in Düsseldorf und Stuttgart und der neuen Tochter Malta Air mit rund 300 Starts, so liegt der Gesamtrückgang dieser Gesellschaften in Deutschland bei rund 65 % gegenüber dem Vorjahr. Dabei gibt es deutliche Unterschiede in der Entwicklung an den einzelnen Flughäfen. So hat Ryanair den Flughafen Frankfurt 2017 neu in den Flugplan aufgenommen und ihn zu einer ihrer wichtigsten Basen in Deutschland ausgebaut. Mit Düsseldorf, München und Berlin-Tegel sind in der Vergangenheit weitere Großflughäfen in den Ryanair/Lauda-Flugplan aufgenommen worden. Im Sommer 2020 gibt es eine weitere Verschiebung. So wird der Flughafen Weeze jetzt ausschließlich von Malta Air angeflogen. Ein Grund für den Angebotsrückgang im letzten Jahr war zunächst u.a. das Flugverbot der B737Max, die bei mehreren Gesellschaften einen Teil der Flotte bilden, dieses Jahr führt die Corona-Pandemie zu drastischen Rückgängen. Easyjet hat im Sommer 2020 das Angebot im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 55 % verringert. Dabei werden die meisten Starts am Flughafen Berlin-Tegel angeboten. Inzwischen sind auch alle innerdeutschen Verbindungen eingestellt worden. Auf den Plätzen 4 und 5 folgen die ungarische Wizz und Corendon/Corendon Europe mit knapp 330 Starts. Die Anzahl der Flüge aller anderen Low Cost Carrier liegt unter 100 Flügen pro Woche.

- ➔ **Marktanteile der Carrier** (s. Abb. 1): Die vier der 11 Fluggesellschaften mit den meisten Low Cost Verbindungen vereinen derzeit rund 96 % des deutschen Marktes auf sich. Allein auf Eurowings entfallen mit 33 % fast ein Drittel aller Flüge. Im Ranking der Marktanteile folgen Ryanair/Lauda/Malta Air mit rund 20 % und Easyjet mit 19 % sowie Wizz mit 12 %.

Verkehrsangebote

- ➔ **Strecken** (s. Tab. 1 und 2 sowie Abb. 2): Insgesamt wurden von den betrachteten Fluggesellschaften im Segment der für den Kunden preisgünstigen Low Cost Flugangebote 696 unterschiedliche Strecken in einer

Woche im Juli 2020 im innerdeutschen und grenzüberschreitenden Verkehr angeboten. Dies sind fast 250 Strecken weniger als im Sommer 2019, gleichbedeutend einem Rückgang von 26 %. Die Streckenreduzierung ist besonders hervorgerufen durch einen Streckenrückgang bei Eurowings und Ryanair. Während seit der Entstehung des Low Cost Marktes vor mehr als 15 Jahren in den ersten Jahren ca. 100 Strecken jährlich neu hinzugekommen sind, deutete sich im Sommer 2008 eine Krise in der Weltwirtschaft mit entsprechendem Nachfragerückgang im Luftverkehr an. Im Frühjahr 2009 gab es dann erstmals einen Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum, doch schon im Sommer 2009 zeigte sich ein positives Streckenwachstum. Seitdem stieg die Anzahl der Strecken wieder an und erreichte letztes Jahr in einem Sommerflugplan einen neuen Höchstwert mit 940 unterschiedlichen Strecken. Obwohl die Ryanair-Gruppe dieses Jahr das Streckenangebot gegenüber dem letzten Jahr um 27 % auf rund 250 Strecken reduziert hat, liegt diese Gesellschaft immer noch auf Platz 1 vor Eurowings, die nur noch rund 150 Strecken im Angebot hat. Es ist zu beachten, dass Vergleiche immer mit der entsprechenden Vorjahresperiode und hier nicht mit der Sommer-/Herbstperiode durchgeführt werden, in der saisonbedingt die Werte unterschiedlich sind.

Durch die neue Strategie der Lufthansa, alle innerdeutschen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München von Eurowings durchführen zu lassen, erhöhte sich deren Streckennetz in den vergangenen Jahren stark. Hierbei waren besonders Flughäfen wie Hamburg, Düsseldorf oder Berlin betroffen. Da einige dieser Strecken vorher schon von Lufthansa bedient wurden, gab es hier eine Verschiebung zwischen den Gesellschaften; diese Strecken sind nur infolge der Übernahme von Germanwings als Strecken mit Low Cost Angeboten gezählt worden. Zu beachten ist, dass im innerdeutschen Verkehr eine Strecke zweifach berücksichtigt wird (z.B. in Hinrichtung MUC-CGN und in Rückrichtung CGN-MUC). Seit Ende Oktober 2015 gibt es zwischen Lufthansa und Germanwings eine weitere Änderung in ihrer Zusammenarbeit. So wurden unter dem Namen Eurowings auch kostengünstige Langstreckenflüge zunächst ab Köln, danach ab Düsseldorf und auch von München und Frankfurt angeboten. Gleichzeitig begann der Konzern auch die bisherige Germanwings in Eurowings zu integrieren. Seit 2018 ist diese Integration weitgehend abgeschlossen. Nach einem Anstieg in 2018 auf 390 Strecken gab es im Sommer 2019 bereits eine Reduzierung auf 381. In diesem Sommer fallen mehr als 230 Strecken weg. Angebotsstärkster Standort der Gesellschaft ist im Juli 2020 der Flughafen Düsseldorf mit 49 Strecken und 242 Starts pro Woche vor Hamburg mit 23 Strecken und 128 Starts sowie Stuttgart (22/128) und Köln mit 21 Strecken und 125 Starts, was für Köln einen Rückgang von über 50 Strecken dieser Gesellschaft bedeutet.

Nachdem im Jahr 2010 ein Spitzenwert von rund 120 innerdeutschen Strecken erreicht wurde, gab es lange Zeit einen Rückgang. Die aktuellen Werte liegen mit 36 Strecken deutlich unter dem Vorjahreswert.

- ➔ **Wettbewerb:** Der direkte Wettbewerb unter den Carriern im Low Cost Bereich ist gering. Die Anzahl der Strecken, die nur von einer Gesellschaft mit Low Cost Angeboten befliegen wird, liegt in diesem Jahr bei über 90 %. Dabei werden Gesellschaften, die unter mehreren Fluggesellschaftskürzeln fliegen, wie z.B. Transavia/Transavia (France), Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, Ryanair/Lauda und Corendon/Corendon Dutch als eine Gesellschaft zusammengefasst. So werden dieses Jahr von den 696 unterschiedlichen Strecken 627 von nur einem Low Cost Carrier befliegen. Lediglich auf 69 Strecken fliegen 2 oder 3 Low Cost Fluggesellschaften. Strecken, auf denen mehrere Gesellschaften anbieten, sind z.B. nach Palma de Mallorca oder Barcelona.
- ➔ **Flüge** (s. Tab. 1 und 2): Insgesamt wurden nur noch knapp 2.700 Flüge von den betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in einer Woche im Juli 2020 angeboten, ein Jahr zuvor waren es rund 4.000 Flüge mehr. Die Zahl der Flugangebote ist somit um über 60 % zurückgegangen, gleichzeitig hat sich auch die Anzahl der angebotenen Sitze um über 57 %, verringert. Dabei hat sich die Zahl der Strecken nur um 26 % reduziert. Dies bedeutet eine geringere Netzreduzierung als der Frequenzabbau. Die mittlere Bedienungshäufigkeit auf allen Strecken lag im Juli 2020 bei 4 Flügen pro Woche. Dieser Wert variiert allerdings stark, so wurden beispielsweise im innerdeutschen Verkehr im Mittel rund 14, im Verkehr nach Italien nur 2 Flüge/Woche angeboten.
- ➔ **Sitze** (s. Tab. 1 und 2): Auf den 2.662 Flügen wurden im Mittel 176 Sitze pro Flug angeboten, die Sitzplatzkapazität pro Flug ist damit gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Es zeigt sich insgesamt, dass sich bei den Fluggesellschaften im Low Cost Bereich mittlerweile eine typische durchschnittliche Flugzeuggröße von ca. 170 Sitzplätzen etabliert hat. Allerdings setzt der europaweit größte Low Cost Carrier, Ryanair, mit der B737-800 ausschließlich Fluggerät mit einem deutlich größerem Sitzplatzangebot (189 Sitze) ein; mit der Auslieferung der B737Max soll das Sitzplatzangebot sogar auf 197 Sitze steigen.

Diese flugspezifischen Sitzplatzkapazitäten liegen somit weiterhin deutlich über denen des traditionellen europäischen Linienverkehrs. Typisches Fluggerät sind Flugzeuge der Baureihe Airbus 319/320 und Boeing 737. Nur wenige Gesellschaften wie z.B. Volotea haben kleinere Flugzeuge in ihren Flotten.

- ➔ **Zielländer** (s. Tab. 2): Im Ranking der Zielländer zeigt sich ein geringerer Marktanteil des innerdeutschen Verkehrs ähnlich wie in den vergangenen Jahren, der im Sommerflugplan generell deutlich niedriger ist als im Winterflugplan: 19 % aller Abflüge der betrachteten Gesellschaften von deutschen Verkehrsflughäfen werden in diesem Markt angeboten, der jedoch mit 36 Strecken nur rund 5 % aller Strecken ausmacht.

In den Sommermonaten stehen Spanien und Griechenland mit 499 bzw. rund 196 geplanten Flügen im Ranking an zweiter und dritter Stelle. Italien liegt an vierter Stelle vor der Türkei und Großbritannien. Es folgen dann auf den Plätzen 7 bis 9 Österreich, Rumänien und Portugal vor Serbien und Bulgarien. Insgesamt bedienen die Low Cost Carrier in/ab Deutschland derzeit Destinationen in 44 Ländern.

- ➔ **Flughäfen** (s. Abb. 3): Der verkehrsreichste Flughafen Deutschlands, Frankfurt, spielt auf Grund seiner ausgeprägten Drehkreuzfunktion im klassischen Linienverkehr und den zeitweise ausgelasteten Kapazitäten in den vergangenen Jahren auch im Sommerflugplan 2020 nur eine untergeordnete Rolle im Segment der Low Cost Angebote, obwohl Ryanair und Wizz im Jahr 2017 begonnen haben, auch von Frankfurt aus günstige Flüge anzubieten. In diesem Krisenjahr gibt es aber kaum noch Angebote mehr von dort. Düsseldorf kommt aufgrund einer starken Verringerung des Angebots, besonderes durch Eurowings, nur noch auf 338 Starts pro Woche und liegt damit nach Berlin-Tegel auf Platz 2 der deutschen Flughäfen mit den meisten Low Cost Angeboten. Es folgen Köln-Bonn vor Berlin-Schönefeld und Hamburg. Auf den meisten deutschen Flughäfen, wie z.B. auch in München, hat der Low Cost Verkehr abgenommen. Mit einem Anteil von über 90 % am Linienverkehr werden u.a. an den Flughäfen Weeze oder Hahn fast ausschließlich Low Cost Verkehre durchgeführt, wo allerdings Ryanair auch das Flugangebot deutlich reduziert hat

Flugpreise

- ➔ **Durchschnittspreise:** Die Flugpreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren untereinander und in Abhängigkeit vom Flugziel sowie dem Vorausbuchungszeitraum. Die von den Carriern öffentlich angegebenen Preise waren früher typischerweise Nettoflugpreise, die normalerweise noch nicht Gebühren, Steuern und andere Zuschläge enthielten und deshalb wenig aussagefähig waren. Dies hat sich seit einiger Zeit geändert, und es werden nur noch Endpreise ausgewiesen. Um Angaben über Endpreise machen zu können, werden die Preise für Low Cost Flüge auf rund 70 ausgewählten Strecken (ca. 10 %) für vier Zeitpunkte (Vorausbuchungszeitraum von einem Tag, einer Woche, einem Monat und von drei Monaten) ermittelt und ausgewertet. Aufgrund von Streckenanpassungen bei den Gesellschaften sind teilweise neue Strecken in die Untersuchung mit aufgenommen worden, die von den Gesellschaften im Herbst 2020 bedient werden. Dies erschwert eine Vergleichbarkeit mit den vergangenen Jahren. Als Buchungsdatum ist diesmal der 29. September 2020 gewählt worden.
- ➔ Die über alle Strecken und Buchungszeitpunkte ermittelten Durchschnittsbruttopreise für einen Flug variieren je nach Carrier im Herbst 2020 bei den Fluggesellschaften zwischen 44 € und 91 €. Im Vorjahr lag diese Spanne noch zwischen 44 und 111 Euro brutto. Dies ist ein leichter Rückgang der Preise. Ein Grund für die Preissenkungen ist u.a. das rückläufige Passagieraufkommen in der aktuellen Corona-Pandemie und das Werben um Kunden.
- ➔ **Durchschnittspreise in Abhängigkeit vom Buchungszeitraum:** Die Flugpreise bei den Low Cost Angeboten variieren stark mit dem Zeitraum zwischen Flugbuchung und Flugdurchführung: Ein Flug, der für den Folgetag gebucht wird, kann das Vielfache eines Fluges kosten, der erst drei Monate nach der Buchung durchgeführt wird. Die durchschnittlichen Bruttopreise der bedeutendsten Low Cost Anbieter in Deutschland variieren zwischen ca. 60 € und 157 € für einen Flug mit einer Vorausbuchung von nur einem Tag und zwischen ca. 29 € und rund 55 € für einen Flug, der erst drei Monate nach dem Buchungstag stattfindet. Allerdings geben diese Daten noch keine genaue Auskunft über die Anzahl der tatsächlich verkauften Tickets zu diesen Preisen, denn es gibt keine gesicherten Informationen darüber, wie viele der Sitze zu den jeweiligen Tarifen auch verkauft worden sind.

- Eine detaillierte Analyse der Flugpreise im Low Cost Verkehr Deutschlands findet sich auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de/fw).

Passagiernachfrage

Im ersten Halbjahr 2020 sind auf den internationalen und regionalen Verkehrsflughäfen insgesamt rund 40,3 Mio. Passagiere gezählt worden. 12,9 Mio. Ein- und Aussteiger können davon nach der im Low Cost Monitor erfolgten Abgrenzung dem Angebotssegment des Low Cost Verkehrs zugerechnet werden (s. Tab. 3). Dies entspricht einem Anteil von rund 32,5 %. Dieser Anteil variiert stark zwischen den Flughäfen. Am Hubflughafen Frankfurt ist der Low Cost-Anteil am geringsten, wohingegen die „Low Cost Flughäfen“, d.h. Flughäfen mit einer sehr hohen Anzahl an preiswerten Flugangeboten, wie Hahn, Niederrhein und Memmingen fast ausschließlich durch dieses Verkehrssegment gekennzeichnet sind. Auch der Flughafen Berlin-Schönefeld wird zu einem hohen Anteil durch Low Cost Angebote geprägt. Keinen Verkehr gibt es mehr an den Flughäfen Zweibrücken und Lübeck.

Die positive Passagierentwicklung der letzten Jahre ist im ersten Halbjahr 2020 extrem eingebrochen, ebenso wie es einen drastischen Rückgang bei den Flugbewegungen gegeben hat.

Der aktuelle Low Cost Markt in Europa

Neben der detaillierten Analyse des deutschen Low Cost Marktes soll auch der europäische Markt, auf dem Fluggesellschaften mit einem hohen Anteil an preiswerten Flugangeboten zu finden sind, in seinen wesentlichen Merkmalen beschrieben werden. Hier gibt es neben den schon auf dem deutschen Markt tätigen Fluggesellschaften weitere Gesellschaften, bzw. auch Tochtergesellschaften, die dem Low Cost Carrier Markt zuzuordnen sind. Auch wenn die meisten der Tochterunternehmen über einen eigenen 2-Letter IATA-Code verfügen, fliegen sie oft unter dem Kürzel der Muttergesellschaft und erschweren so eine eindeutige Identifizierung. Allerdings wird die Anzahl der Airlines größer, die sowohl im klassischen Linien- oder Charterverkehr als auch im reinen Low Cost Segment tätig sind. Damit wird es noch schwieriger, eine eindeutige Unterteilung zwischen klassischen Liniencarrier, Ferienfluggesellschaften und Low Cost Anbietern zu machen. Daher erhebt diese Untersuchung keinen Anspruch auf eine völlig korrekte Erfassung, sondern soll nur angenähert genau über Umfang und Struktur des europäischen Low Cost Marktes informieren. Neben den auf dem deutschen Markt tätigen Gesellschaften sind folgende Gesellschaften auf dem europäischen Markt aktiv:

Aer Lingus (EI) (www.airlingus.com), Flotte: 35 Flugzeuge (A320: 23; A321: 3, A330:9)
Blue Panorama (BV) (www.blu-express.com), Flotte: 9 Flugzeuge (B737:8, B767:1)
Corendon Dutch (CND) (www.corendon.com), Flotte: 2 Flugzeuge (B737: 2)
Jet2 (LS) (www.jet2.com), Flotte: 75 Flugzeuge (B737: 71, B757: 4)
Pobeda (DP) (www.pobeda.com), Flotte: 34 Flugzeuge (B737: 34)
Transavia (HV) (www.transavia.com), Flotte: 41 Flugzeuge (B737: 41)
Transavia France (TO) (www.transavia.com), Flotte: 39 Flugzeuge (B737: 39)
Volotea (V7) (www.volotea.com), Flotte: 34 Flugzeuge (B717: 13, A319: 21)
Wizz UK (W9) (www.wizzair.com), Flotte: 10 Flugzeuge (A320: 3, A321: 7)

Easyjet Europe (EC) (www.easyjet.com), Flotte: 104 Flugzeuge (A319: 16, A320: 84, A321:4)
Easyjet Switzerland (DS) (www.easyjet.com), Flotte: 25 Flugzeuge (A319: 3, A320: 22)
Eurowings Europe (E2) (www.eurowings.com), Flotte: 12 Flugzeuge (A319: 6; A320: 6)
Norwegian Sweden (LE) (www.norwegian.no), Flotte: 18 Flugzeuge (B737: 18)

Es drängen mittlerweile auch außereuropäische Low Cost Gesellschaften in den Markt, die Europa anfliegen. Dies ist u.a.:

Flydubai (FZ) (www.flydubai.com), Flotte: 39 Flugzeuge (B737: 39)
Wizz Abu Dhabi (5W) (www.wizzair.com), Flotte: 2 Flugzeuge (A321: 2)

Trotz der Gründung von Tochtergesellschaften bestehender Gesellschaften ist die Anzahl der in Europa tätigen Low Cost Fluggesellschaften zurückgegangen. Mehrere Gesellschaften befinden sich in Auflösung/Veränderung oder wurden von anderen Gesellschaften übernommen. Die isländische Gesellschaft

Iceland Express ist zunächst von WOW übernommen worden, aber auch WOW hat im März 2019 den Flugbetrieb eingestellt. Auch Flybaboo fliegt nicht mehr als eigene Marke, sondern ist von Darwin Airline übernommen worden, die unter dem Namen Etihad Regional weiter geführt worden ist und Ende 2017 ebenfalls den Flugverkehr eingestellt hat. Air One und Wizz Ukraine hatten schon vorher den Betrieb 2014 und 2015 eingestellt. Grund waren hier die politischen Schwierigkeiten. Volare ist in Alitalia integriert worden und wurde im Frühjahr 2015 aufgelöst, Air Italy wurde vom Wettbewerber Meridiana übernommen, die sich aus dem Niedrigpreissegment zurückgezogen hat. Air Berlin meldete im August 2017 Konkurs an und Niki wurde von Laudamotion in Österreich übernommen, die 2020 den Betrieb eingestellt hat. Dafür wurde in Malta die Laudamotion Europe gegründet, die den Betrieb von Laudamotion übernehmen soll. Der malayische Langstrecken Low Cost Carrier Air Asia X hat sich aufgrund gestiegener Kosten schon vor einigen Jahren ganz aus Europa zurückgezogen. Im Gegensatz dazu gibt es in jüngerer Zeit aber auch Neugründungen mit der spanischen Volotea und der russischen Pobeda, einer Tochtergesellschaft von Aeroflot. Die Airlinegruppe IAG um British Airways und Iberia gründete im Sommer 2017 mit „Level“ einen neuen Langstrecken-Low Cost Carrier, der inzwischen unter eigenem Fluggesellschaftskürzel auftritt und so in den Auswertungen erfasst werden kann, in diesem Sommer jedoch kein Angebot aufweist. Auch innerhalb des Air France-KLM Konzern gab es mit „Joon“ 2017 die Neugründung einer Fluggesellschaft, die den Low Cost Sektor bedienen sollte, aber mittlerweile schon wieder den Betrieb eingestellt hat. Nachdem Scoot, ein asiatischer Low Cost Carrier, zunächst von Athen aus Langstrecken-Low Cost Flüge nach Singapur angeboten hat, gab es eine Zeit lang auch Angebote von Berlin aus, die in der Pandemie aber wieder wegfallen.

Größte europäische Low Cost Fluggesellschaft ist erstmalig Easyjet mit rund 6.700 geplanten Starts in einer Juliwoche 2020 (s. Tab. 4), trotz einer Verringerung des Flugangebot in Europa gegenüber dem Vorjahr von über 50 %. Betrachtet man allerdings Ryanair zusammen mit den Töchtern Lauda und Malta Air so liegt diese Gruppe mit 7.600 geplanten Starts an erster Stelle. Es folgen die Flüge der Gesellschaften Wizz und Wizz UK, die rund 4.900 Flüge in dem Betrachtungszeitraum geplant haben. Auf den Plätzen vier bis sieben folgen Jet2, Vueling, Transavia und Eurowings, die alle starke Rückgänge zu verzeichnen haben. Dabei gibt es durchaus unterschiedliche Strategien bei den Gesellschaften, z. B. hinsichtlich der Bedienungsfrequenz. Während Ryanair pro Strecke durchschnittlich pro Woche nur 2 Flüge anbietet, sind es bei Vueling 6 Flüge.

Insgesamt setzt sich die Konsolidierung im Bereich der Low Cost Angebote weiter fort. Während Gesellschaften wie z.B. Air Italy in größere Low Cost Carrier wie Meridiana integriert worden sind, mussten andere wie z.B. Air Berlin oder Niki Konkurs anmelden. flybe wurde von einem Konsortium unter Führung von Virgin Atlantic im Frühjahr 2019 übernommen. Während verschiedene kleinere Gesellschaften zunehmend vom Markt verschwinden, wollen andere wie, z.B. Wizz immer größer werden. Einige, wie z.B. Norwegian hatten jedoch schon vor der Pandemie Probleme, u.a. durch das Startverbot der B737Max. Der Marktanteil von Ryanair hat gegenüber dem letzten Jahr abgenommen und liegt derzeit bei knapp 24 %. Insgesamt gibt es einen Rückgang des Low Cost Verkehrs in Europa von weit über 50 %. Der wesentliche Grund ist neben der Konsolidierung und des Grounding der B737Max die weltweite Corona Pandemie.

Quell- und Zielland Nr. 1 für Low Cost Flüge ist Spanien (s. Tab. 5) mit mehr als 5.000 Starts pro Woche. Dabei umfasst das Netz dieses Landes im Sommer 2020 mehr als 1.000 Strecken mit Zielen in ganz Europa, einschließlich des nationalen Verkehrs. Auf den weiteren Plätzen nach angebotenen Flügen folgen England mit rund 4.900 Starts, sowie Italien mit rund 3.700 Flügen und Deutschland mit 2.700 Starts. Auf Rang 5 liegt Frankreich mit ca. 2.400 Starts.

Von den insgesamt rund 8.000 unterschiedlichen Strecken werden ca. 85 % von nur einem Low Cost Anbieter bedient. Es gibt ca. 1.100 Strecken, auf denen 2 und auf rund 120 Strecken mehr als 2 Gesellschaften mit Low Cost Angeboten im Wettbewerb stehen. Auch hier sind Gesellschaften, die unter verschiedenen Fluggesellschaftskürzel operieren, wie z.B. Norwegian Air Shuttle/Norwegian Air International, als eine Gesellschaft zusammengefasst.

Barcelona ist mit 993 Starts im Sommer 2020 der Flughafen mit den meisten Low Cost Angeboten in Europa (61 %), gefolgt von Palma, und den Londoner Flughäfen Gatwick, Luton und Stansted (s. Abb. 4), bedingt durch eine hohe Anzahl von Angeboten der Gesellschaften Vueling, Easyjet und Ryanair. Es folgen Manchester, Dublin und Amsterdam auf den Plätzen 6 bis 8 mit mehr als 500 LCC Starts pro Woche im Juli 2020. Auf dem Hub-Flughafen Amsterdam beträgt der Anteil der Low Cost Flüge rund 29 %. Insgesamt werden von den Londoner Flughäfen mehr als 2.100 Low Cost Flüge angeboten, soviel wie in keiner anderen Agglomeration Europas. Unter den 30 größten Flughäfen mit einem hohen Anteil an Low Cost Angeboten

in Europa befinden sich mit Berlin-Tegel, Düsseldorf, Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld auch deutsche Flughäfen, die über mehr als 280 Flugangebote pro Woche in dem betrachteten Segment verfügen.

Im Europaverkehr hat der Low Cost Carrier Markt einen Anteil von rund 37 % der geplanten Flüge in einer Woche im Sommer 2020 (s. Abb. 5), ein ähnlicher Wert wie in Deutschland. Rund 63 % der europäischen Flüge werden vorwiegend von den eher klassischen Linien- und Ferienfluggesellschaften durchgeführt. Ein weiterer Teil des Marktes wird von kleineren Regionalfluggesellschaften bedient, die jedoch überwiegend mit einer großen Gesellschaft kooperieren.

Aufgrund von Reisewarnungen und -verboten ist der Langstrecken-Low Cost Verkehr in Deutschland und Europa auch im September 2020 noch fast vollständig am Boden.

Low Cost Carrier – bisherige Entwicklung und Ausblick

Nahezu 20 Jahre nach dem eigentlichen Beginn der Low Cost Verkehre in Deutschland befindet sich auch dieser Markt aktuell in einer Krise. Nach einer verhaltenen Erprobungsphase der Low Cost Verkehre in Deutschland mit Debonair, Buzz und GO zwischen 1998 und 2002, setzte ab 2002 mit der Eröffnung einer Basis von Ryanair in Hahn sowie der Gründung von HLX und Germanwings in Köln ein Boom in diesem Sektor ein, der bis zum Jahr 2007/2008 anhielt. Mit Beginn der Wirtschaftskrise flachten die Wachstumsraten deutlich ab und – zeitgleich – mit Einsetzen der Luftverkehrssteuer 2011 waren sie sogar rückläufig. Auch in den Folgejahren gab es nur ein geringfügiges Wachstum, sodass es schien, als wären erste Sättigungstendenzen erreicht. Diesen gesamten Zeitraum könnte man als **Phase 1** der deutschen Low Cost Verkehrsentwicklung bezeichnen, die insgesamt durch einen S-Kurvenförmigen Verlauf der Flugangebote geprägt ist, beginnend in der Erprobungsphase mit einer geringen Zahl von Strecken, gefolgt von einer starken Wachstumsperiode und schließlich übergehend in eine Zeit eines etablierten Netzes ohne nennenswerte Streckenveränderung.

Seit ca. 2013 beginnt eine Zeit neuer Konzepte. Mit der Überlegung von Lufthansa in 2013/2014, alle nationalen und europäischen Strecken außer von und zu den Drehkreuzen Frankfurt und München auf die Tochter **Germanwings** bzw. „**Neue Germanwings**“ zu übertragen, begann eine Veränderung im Low Cost Verkehr, der Beginn einer neuen Entwicklungsphase, der **Phase 2**, in Deutschland. Durch die Umwandlung kam es zunächst zu einem sprunghaften Anstieg der Low Cost Strecken, gleichzeitig wurden aber auch neue Strecken eingerichtet sowie bestehende geschlossen. Nachdem **Transavia** im Jahr 2016 in München eine Basis errichtet hatte und mit der Strecke München-Berlin auch innerdeutschen Low Cost Verkehr angeboten hat, änderte **Germanwings** ihre bisherige Strategie, die eine Bedienung der Lufthansa-Hubflughäfen München und Frankfurt nicht vorsah. So hatte Eurowings im Sommer 2017 eine eigene Basis in München errichtet und bot im Winter 2019/2020 mit Bangkok sogar ein Langstreckenziel von dort an. Zwischenzeitlich war auch der Flughafen Frankfurt im Gespräch, den Eurowings ab 2018 anfliegen wollte, um auf die Low Cost Aktivitäten anderer Carrier, wie z.B. Ryanair, unmittelbar durch eigene Angebote reagieren zu können. Seit Ende 2015 hat Lufthansa mit **Eurowings** eine Tochtergesellschaft reaktiviert, die als Plattform dienen soll, in der die Low Cost Aktivitäten gebündelt werden sollen und in die 2018 Germanwings bereits integriert worden ist. Eine der ersten Aktionen war die Einführung von **Langstrecken Low Cost Verkehre** ab Köln nach Asien und Amerika. Dabei ist nach dem Konkurs von Air Berlin auch Düsseldorf in das Langstreckennetz mit eingebunden worden, mit Zielen u.a. in die Karibik und den USA. Seit April 2018 bietet Eurowings auch Langstreckenverkehre vom Flughafen München an, zunächst nach Nord- und Südamerika, danach nach Bangkok. Dafür sind die Langstreckenverkehre in Köln eingestellt worden. Im Winterflugplan 2019/2020 wurde Frankfurt als dritte Basis für Langstreckenverkehre genutzt. Dafür sollen die anderen dann geschlossen werden.

Nicht nur Eurowings arbeitet an neuen Konzepten, auch andere Gesellschaften verändern ihre Geschäftsphilosophie. Während **Ryanair** in der ersten Phase der Low Cost Entwicklung vorwiegend von kleineren Flughäfen aus operierte, ist seit einiger Zeit ein Trend festzustellen, Basen auch auf größeren Flughäfen zu errichten bzw. auszubauen. Waren es in den Jahren 2015 und 2016 besonders die Flughäfen Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld, waren es danach Hamburg, Nürnberg und schließlich Frankfurt. Mit dem Ausbau in Köln begann Ryanair mit der Verbindung nach Berlin auch wieder, innerdeutschen Low Cost Verkehr anzubieten, den die Gesellschaft 2011 mit der Einführung der Luftverkehrssteuer eingestellt hatte. Gleichzeitig stellte sie sich damit auch dem Wettbewerb mit anderen Gesellschaften/Low Cost Carriern, den sie lange Zeit vermieden hatte. Ganz neu wurde im Sommerflugplan 2017 der Hubflughafen Frankfurt mit zunächst vier Strecken in den Flugplan genommen und später auf über 20 Strecken ausgebaut. Die Flughäfen Düsseldorf

und Stuttgart wurden einige Zeit ausschließlich von Lauda bedient. Parallel dazu hat Ryanair Programme gestartet, die sich speziell an Geschäftsreisende (z.B. priority boarding) aber auch an Urlaubsreisende richten. Zusätzliche Einnahmen sollen durch weitere Aktionen (z.B. Ryanair Holidays, etc.) generiert werden. Seit Mai/Juni 2017 bietet die Gesellschaft ab Rom und Bergamo die Buchung von Anschlussflügen an, bei denen z.B. das Gepäck bis zum endgültigen Zielort aufgegeben werden kann. Eine neue Maßnahme zur Beschleunigung des Boarding-Vorgangs liegt u.a. in einer geänderten Handgepäckregel, bei der nach Buchung eines „Nur“-Flugpreises ohne Zusatzoptionen nur noch eine kleine Handtasche mitgeführt werden darf anstelle eines bisher möglichen 10-kg Handgepäckkoffers.

Durch die Übernahme von zunächst rund 25% der Anteile der **Lauda(motion)** im Frühjahr 2018, die auf 75% im August und schließlich auf 100% im Dezember 2018 erweitert worden ist, konnte sich Ryanair zusätzliches Wachstum verschaffen, denn dadurch bekam Ryanair u.a. Zugang zu Touristik-Märkten, u.a. in Düsseldorf, die ihnen bisher verschlossen waren. Laudamotion, die jetzt unter dem Namen Lauda firmiert, hatte kurz vorher Teile der insolventen Air Berlin vom Insolvenzverwalter übernommen, hier besonders die Flüge der ehemaligen Tochter Niki in die Feriengebiete in den Mittelmeerraum und nach Südeuropa. Mit der Gründung von **Malta Air** 2019 gibt es seit einiger Zeit eine weitere Tochtergesellschaft von Ryanair, die dem Low Cost Segment zuzuordnen ist und die jetzt unter dem Dach von Ryanair ihre Flüge anbietet. Im Jahr 2020 stellt dann die österreichische Lauda ihren Flugbetrieb ein, gleichzeitig wird auf Malta die Lauda Europe gegründet, die den Flugbetrieb von Lauda übernehmen soll. Grund waren hier u.a. Streitigkeiten um Zugeständnisse, die den Mitarbeitern abverlangt wurden.

Wizz ist eine ungarische Fluggesellschaft mit Ryanair-ähnlichen Low Cost Angeboten, die vorwiegend auf dem Markt nach Mittel-/Osteuropa tätig ist und bisher ebenfalls vorwiegend auf kleineren Flughäfen, wie insbesondere Dortmund, Verkehre anbietet. Sie fliegt seit Mai 2017 auch den Flughafen Frankfurt an, so dass dieser Flughafen, der bisher von den Low Cost Carriern, u.a. aufgrund seiner hohen Auslastung und zeitweisen Kapazitätsengpässen weitgehend gemieden worden ist, nun auch im Low Cost Segment Angebote vorhält. Aufgrund seines großen Einzugsgebietes und seiner vielen Umsteigemöglichkeiten ist dieser Flughafen inzwischen grundsätzlich auch für Low Cost Carrier interessant. Außer in London-Heathrow findet man inzwischen auf zahlreichen Hubflughäfen in Europa Low Cost Angebote, die z.B. in Amsterdam bei 29 % liegen. Selbst in Wien und Madrid liegt der Anteil über 25 %.

Easyjet ist ein Low Cost Carrier, der in Deutschland seit dem Januar 2018 eine besondere Entwicklung erfahren hat. Während der Low Cost Carrier bis dahin in Deutschland zwar an mehreren Flughäfen vertreten war, jedoch insgesamt keinen großen Anteil hatte, erhöhte sich das Flugangebot insbesondere durch die Übernahme von innerdeutschen Strecken ab Berlin-Tegel stark. Hier handelt es sich um fünf Ziele (Düsseldorf, Köln, Frankfurt, München, Stuttgart), die bisher von Air Berlin beflogen wurden und die Easyjet anschließend aus der Insolvenzmasse übernommen hat. Aktuell hat Easyjet das Streckennetz in Deutschland stark reduziert und alle innerdeutschen Flüge wieder gestrichen. Kürzlich ist mit Easyjet Europe eine weitere Tochtergesellschaft mit Sitz in Österreich gegründet worden, um sich im Vorfeld des Brexit zu positionieren. Zusätzlich gibt es auch noch eine Easyjet Switzerland.

Norwegian, ein Low Cost Carrier aus Skandinavien, der auch über Verbindungen nach Deutschland verfügt, war im Jahr 2013, mit der Auslieferung des neuen Flugzeugtyps der B787 die erste Gesellschaft, die Langstrecken-Low Cost Verkehre in Europa ab Skandinavien nach Amerika angeboten hat. Nach den skandinavischen Großflughäfen Kopenhagen, Stockholm und Oslo gab es einige Zeit Interkontinentalflüge nach Amerika von Norwegian auch ab London und Paris sowie von Barcelona, Rom und Madrid aus. Seit der Auslieferung eines weiteren neuen Flugzeugtyps, der B737Max8 im Sommer 2017 ist es nun möglich, auch weniger aufkommensstarke Destinationen zu verbinden. Dies sind z.B. Flüge zu Flughäfen in die Nähe der großen Zentren Boston und New York, Providence oder Newburgh. Aufgrund des seit 2019 geltenden Flugverbots für die B737Max8 und der Corona-Pandemie werden diese Strecken zur Zeit aber nicht mehr bedient. Hinzu kommt das aktuell geringe Passagieraufkommen, das die Gesellschaft in starke Probleme gebracht hat.

So wird es nach der aktuellen Krise sicher eine **Phase 3** in der Entwicklung der Low Cost Carrier geben, für die die Fluggesellschaften versuchen, sich schon jetzt zu positionieren, um dann, wenn die Nachfrage wieder wächst, einen optimalen Neustart zu machen. Hier werden Faktoren wie Personal, Fluggerät, Sitz des Unternehmens, Streckenauswahl und Flugpreise eine Rolle spielen. Aktuell versucht man mit Zugeständnissen wie vereinfachte Stornierungs- und Umbuchungsmöglichkeiten sowie Versicherungen bezüglich Quarantäne oder kostenlosen Tests Kunden zu gewinnen. Mit dem geplanten Einsatz eines Corona-Impfstoffes ab Ende 2020 ist zu erwarten, dass die Reisenachfrage im Jahr 2021 wieder deutlich ansteigen wird.

Low Cost Verkehre in Deutschland

		07/2020			07/2019			Veränderung (%)		
Rang	Fluggesellschaft	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*	Starts	Sitze	Strecken*
1	Eurowings	875	144.576	148	3.129	467.187	381	-72,0	-69,1	-61,2
2	Ryanair/Lauda/Malta Air	535	100.314	252	1.509	282.924	345	-64,5	-64,5	-27,0
3	Easyjet	499	85896	136	1147	194868	135	-56,5	-55,9	0,7
4	Wizz	329	60.957	102	314	59.292	97	4,8	2,8	5,2
5	Corendon/Corendon Europe	326	61.245	124	96	17.775	31	239,6	244,6	300,0
	Malta Air	307	58.023	151	0	0	0	-	-	-
	Corendon	168	31.635	54	96	17.775	31	75,0	78,0	74,2
	Corendon Europe	158	29.610	70	0	0	0	-	-	-
	Ryanair	139	26271	71	1256	237384	300	-88,9	-88,9	-76,3
	Lauda	89	16020	30	253	45540	45	-64,8	-64,8	-33,3
6	Air Baltic	35	5.075	7	71	9.263	9	-50,7	-45,2	-22,2
7	Vueling	25	4.620	7	80	14.716	11	-68,8	-68,6	-36,4
8	Blue Air	14	2.163	6	21	3.024	6	-33,3	-28,5	0,0
9	Norwegian Air Shuttle	11	2.046	5	49	9.102	6	-77,6	-77,5	-16,7
10	Albawings	9	1.755	3	0	0	0	-	-	-
11	Air Arabia Maroc	4	696	1	5	870	3	-20,0	-20,0	-66,7
	HOP!	0	0	0	18	1.558	4	-100,0	-100,0	-100,0
	flybe	0	0	0	101	8.318	11	-100,0	-100,0	-100,0
	Norwegian Air International	0	0	0	55	10.206	13	-100,0	-100,0	-100,0
	Pobeda	0	0	0	14	2.646	5	-100,0	-100,0	-100,0
	Aer Lingus	0	0	0	60	10.440	5	-100,0	-100,0	-100,0
	Transavia (France)	0	0	0	2	378	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Scot	0	0	0	4	1.316	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Volotea	0	0	0	8	1.062	4	-100,0	-100,0	-100,0
Summe		2.662	469.343	791	6.683	1.094.945	1.068	-60,2	-57,1	-25,9

Tabelle 1: **Ranking der Fluggesellschaften im Low Cost Sektor nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet, innerhalb Europas nur in eine Richtung)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

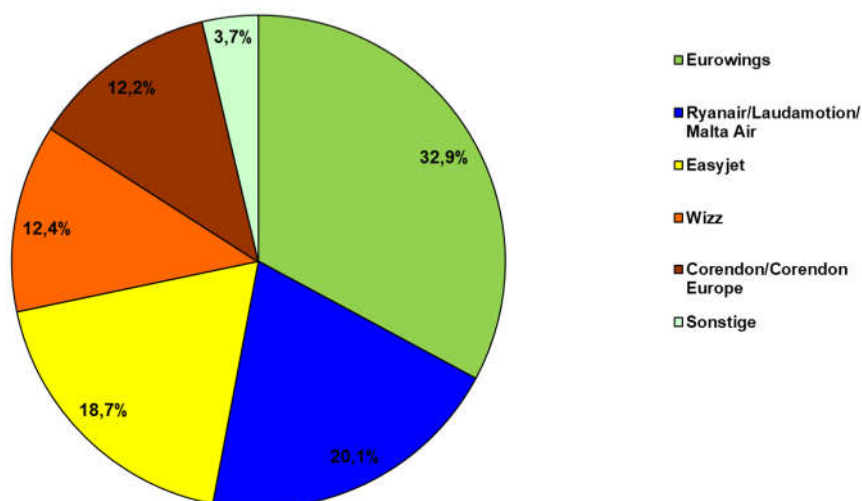


Abbildung 1: **Marktanteile der betrachteten Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Deutschland (nach Anzahl der geplanten Abflüge in einer Juliwoche 2020)**

Low Cost Verkehre in Deutschland										
		07/2020			07/2019			Veränderung (%)		
Rang	Zielland	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken	Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Deutschland	518	84.300	36	1.709	246.606	61	-69,7	-65,8	-41,0
2	Spanien	499	90.387	107	1.193	215.535	132	-58,2	-58,1	-18,9
3	Griechenland	196	35.898	71	257	44.782	76	-23,7	-19,8	-6,6
4	Italien	176	31.428	73	666	112.671	140	-73,6	-72,1	-47,9
5	Türkei	169	31.815	55	114	20.559	37	48,2	54,7	48,6
6	Großbritannien	150	25.989	43	582	88.099	63	-74,2	-70,5	-31,7
7	Österreich	86	14.979	16	236	35.769	17	-63,6	-58,1	-5,9
8	Rumänien	83	14.701	30	107	18.580	32	-22,4	-20,9	-6,3
9	Portugal	65	11.781	23	138	25.322	31	-52,9	-53,5	-25,8
10	Serbien	59	10.548	16	66	11.226	17	-10,6	-6,0	-5,9
11	Bulgarien	56	10.182	20	53	10.076	15	5,7	1,1	33,3
12	Frankreich	51	8.859	18	195	29.762	40	-73,8	-70,2	-55,0
13	Ukraine	50	9.237	16	48	8.889	16	4,2	3,9	0,0
14	Schweiz	49	8.406	9	178	26.583	12	-72,5	-68,4	-25,0
15	Kroatien	47	8.007	20	163	27.162	51	-71,2	-70,5	-60,8
16	Polen	47	8.646	8	99	17.325	20	-52,5	-50,1	-60,0
17	Lettland	37	5.611	8	74	10.345	10	-50,0	-45,8	-20,0
18	Mazedonien	34	6.120	13	32	6.488	14	6,3	-5,7	-7,1
19	Ungarn	33	6.158	7	99	17.958	11	-66,7	-65,7	-36,4
20	Ägypten	26	4.905	14	0	0	0	-	-	-
21	Dänemark	21	3.636	4	69	11.777	6	-69,6	-69,1	-33,3
22	Irland	20	3.780	7	129	23.172	11	-84,5	-83,7	-36,4
23	Marokko	20	3.690	14	49	8.958	23	-59,2	-58,8	-39,1
24	Bosnien	19	3.420	8	34	5.844	14	-44,1	-41,5	-42,9
25	Georgien	18	3.249	8	9	1.620	3	100,0	100,6	166,7
26	Schweden	17	2.946	4	85	13.535	13	-80,0	-78,2	-69,2
27	Albanien	16	3.015	5	7	1.128	3	128,6	167,3	66,7
28	Niederlande	15	2.610	3	34	5.610	3	-55,9	-53,5	0,0
29	Israel	13	2.424	6	13	2.400	4	0,0	1,0	50,0
30	Moldawien	9	1.620	3	7	1.260	3	28,6	28,6	0,0
31	Norwegen	9	1.614	4	44	8.112	6	-79,5	-80,1	-33,3
32	Montenegro	8	1.482	5	9	1.602	4	-11,1	-7,5	25,0
33	Belgien	7	1.224	2	25	2.869	2	-72,0	-57,3	0,0
34	Malta	7	1.323	3	8	1.512	4	-12,5	-12,5	-25,0
35	Litauen	6	1.010	3	22	3.765	9	-72,7	-73,2	-66,7
36	Zypern	5	894	3	9	1.608	4	-44,4	-44,4	-25,0
37	Estland	5	824	3	11	1.867	3	-54,5	-55,9	0,0
38	Finnland	5	780	1	16	2.826	2	-68,8	-72,4	-50,0
39	Tschechien	4	660	1	21	3.514	3	-81,0	-81,2	-66,7
40	Armenien	2	378	2	0	0	0	-	-	-
41	Luxemburg	2	312	1	6	1.068	2	-66,7	-70,8	-50,0
42	Jordanien	1	189	1	0	0	0	-	-	-
43	Slowenien	1	156	1	3	498	1	-66,7	-68,7	0,0
44	Tunesien	1	150	1	3	504	2	-66,7	-70,2	-50,0
45	USA	0	0	0	23	6.577	5	-100,0	-100,0	-100,0
46	Rußland	0	0	0	14	2.646	5	-100,0	-100,0	-100,0
47	Dom. Republik	0	0	0	6	1.860	3	-100,0	-100,0	-100,0
48	Kuba	0	0	0	4	1.240	2	-100,0	-100,0	-100,0
49	Island	0	0	0	4	672	2	-100,0	-100,0	-100,0
50	Singapur	0	0	0	4	1.316	1	-100,0	-100,0	-100,0
51	Mexiko	0	0	0	3	930	1	-100,0	-100,0	-100,0
52	Thailand	0	0	0	3	918	1	-100,0	-100,0	-100,0
	Summe	2.662	469.343	696	6.683	1.094.945	940	-60,2	-57,1	-26,0

Tabelle 2: **Ranking der Zielländer nach geplanter Anzahl der Abflüge (Angaben jeweils für eine Juliwoche, innerdeutsch werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

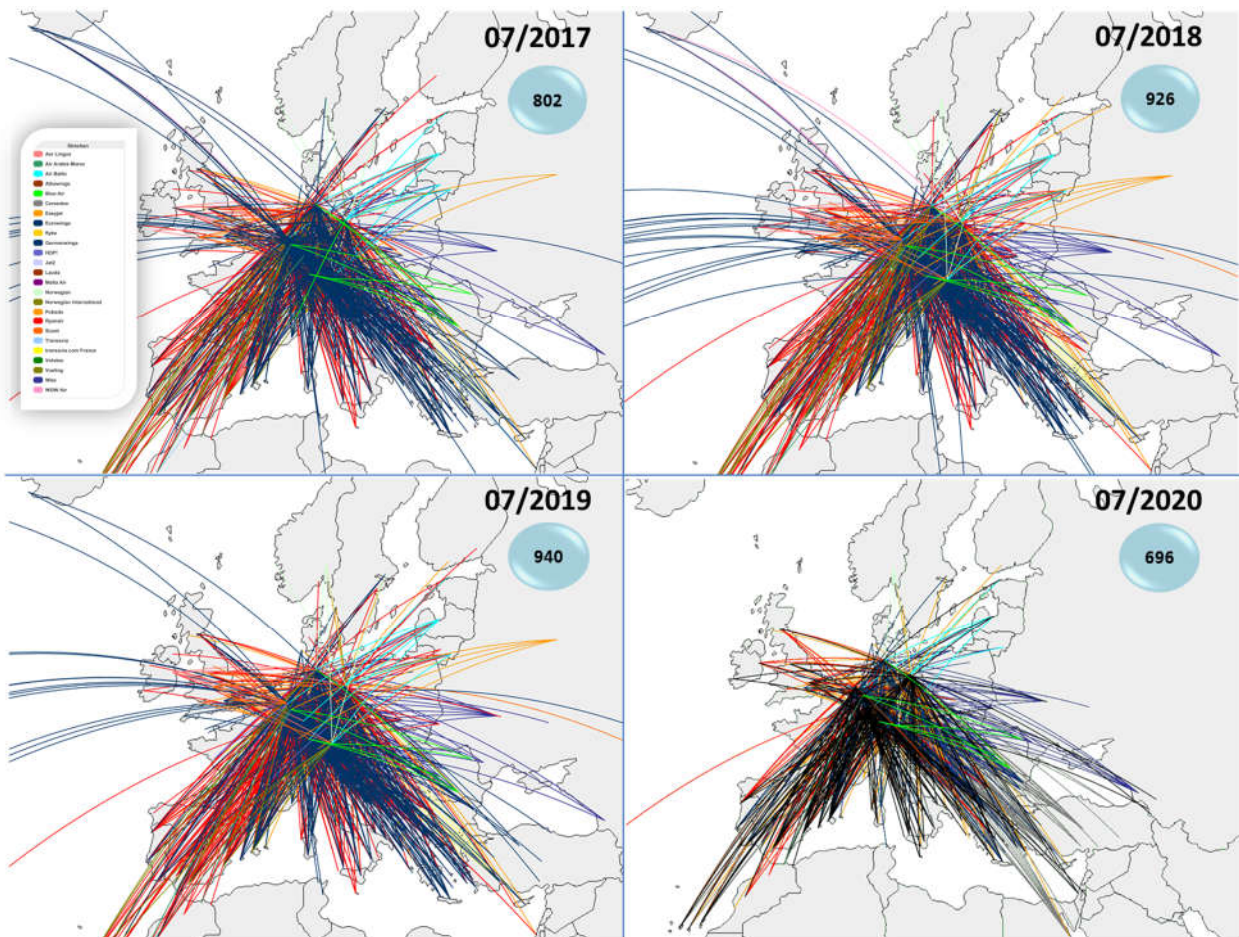


Abbildung 2: Entwicklung des LC-Streckennetzes von deutschen Flughäfen

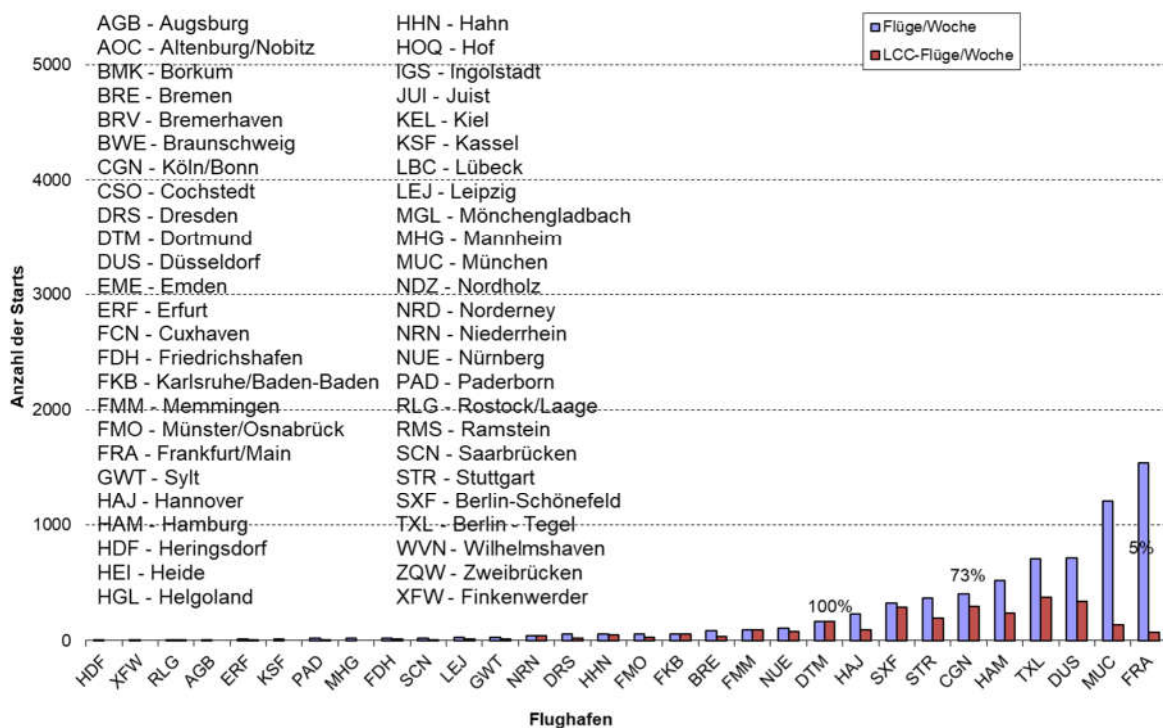


Abbildung 3: Angebotene Passagierflüge pro Woche auf deutschen Flughäfen im Juli 2020

Low Cost Markt in Deutschland			
Flughafen	Passagiere im 1. Halbjahr 2020 (in Tsd.)		Anteil % LC an gesamt
	Gesamt	LC	
TXL	3.956	2.138	54,0
DUS	3.960	1.736	43,8
SXF	1.857	1.646	88,6
CGN	1.776	1.283	72,2
HAM	2.716	1.269	46,7
STR	1.844	976	52,9
MUC	7.762	853	11,0
FRA	12.160	637	5,2
DTM	544	515	94,6
FMM	444	442	99,4
NUE	617	313	50,7
HHN	184	183	99,4
FKB	197	178	90,5
BRE	382	164	42,9
HAJ	839	163	19,4
NRN	140	140	100,0
DRS	239	99	41,3
LEJ	330	49	14,7
FMO	133	31	23,7
FDH	73	25	34,5
PAD	53	12	23,1
SCN	21	4	21,1
RLG	24	3	11,6
ERF	13	1	8,8
Gesamt	40.262	12.860	32,5

Tabelle 3: **Low Cost Passagiere nach Flughäfen und Anteil an Gesamtpassagieren im 1. Halbjahr 2020 (Quelle: ADV, Sabre, DLR)**

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Fluggesellschaft	07/2020		
		Starts	Sitze	Strecken*
1	Ryanair/Lauda/Malta	7.600	1.432.107	3.234
2	Easyjet	6.673	1.199.043	1.904
	Ryanair	5.072	958.608	2.161
3	Wizz/Wizz UK	4.903	984.588	1.323
	Wizz	4.667	932.332	1.270
	Malta Air	2.051	387.639	908
4	Jet 2	1.990	388.396	674
5	Vueling	1.921	346.998	344
6	Transavia/ France	1.500	278.220	328
7	Eurowings	1.349	223.842	274
8	Volotea	1.345	192.647	434
9	Pobeda	1.257	237.573	158
10	Corendon/Europe/Dutch	1.000	187.263	414
	Transavia	908	166.332	174
11	Norwegian	760	141.360	154
	Corendon	644	120.609	239
	Transavia.France	592	111.888	154
12	Air Baltic	532	77.140	112
	Laudamotion	477	85.860	165
	Corendon Europe	330	61.740	155
13	Aer Lingus	301	47.679	35
14	Blue Air	265	44.443	89
	Wizz UK	236	52.256	53
15	Air Arabia Maroc	128	22.272	42
16	Blue Panorama	126	24.570	62
17	Albawings	80	15.600	20
	Corendon Dutch	26	4.914	20
18	flydubai	26	4.524	10
Summe		31.756	5.848.265	9.611

Tabelle 4: **Ranking der Fluggesellschaften mit Low Cost Angeboten in Europa nach geplanter Anzahl ihrer Abflüge 07/2020 (Angaben jeweils für eine Juliwoche; es werden jeweils beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

*durch mehrere Carrier beflogene Strecken werden mehrfach gezählt

Low Cost Angebote in Europa				
Rang	Land	07/2020		
		Starts	Sitzplätze	Strecken
1	Spanien	5.172	947.615	1.043
2	Großbritannien	4.891	915.124	1.162
3	Italien	3.718	670.565	988
4	Deutschland	2.662	469.343	696
5	Frankreich	2.418	431.005	699
6	Rußland	1.258	238.080	164
7	Griechenland	1.145	208.967	433
8	Polen	1.073	215.473	345
9	Portugal	905	169.541	190
10	Niederlande	894	164.575	180
11	Rumänien	714	135.553	188
12	Irland	665	118.580	171
13	Norwegen	639	120.394	113
14	Schweiz	613	111.280	156
15	Türkei	495	95.022	163
16	Ungarn	491	99.394	107
17	Österreich	470	91.041	117
18	Belgien	361	68.370	121
19	Schweden	293	55.578	81
20	Dänemark	278	50.665	78
21	Bulgarien	273	52.944	84
22	Kroatien	272	48.718	119
23	Lettland	272	42.142	57
24	Ukraine	230	42.808	83
25	Zypern	205	38.617	78
26	Litauen	175	30.891	61
27	Malta	140	26.540	57
28	Serbien	134	24.652	40
29	Tschechien	117	21.102	41
30	Albanien	111	21.498	26
31	Mazedonien	109	19.791	40
32	Georgien	85	15.751	37
33	Estland	75	11.811	21
34	Slovakei	62	12.501	27
35	Moldawien	60	10.800	17
36	Montenegro	55	10.266	21
37	Bosnien	50	8.982	18
38	Island	44	8.735	15
39	Luxemburg	43	7.673	16
40	Finnland	41	7.304	12
41	Armenien	21	3.970	10
42	Slowenien	14	2.402	6
43	Gibraltar	9	1.494	4
44	Aserbajdschan	4	708	2
Summe		31.756	5.848.265	8.087

Tabelle 5: **Ranking der Länder in Europa nach geplanter Anzahl der Abflüge 07/2020. (Angaben für eine Juliwoche, es werden beide Richtungen einer Strecke betrachtet)**

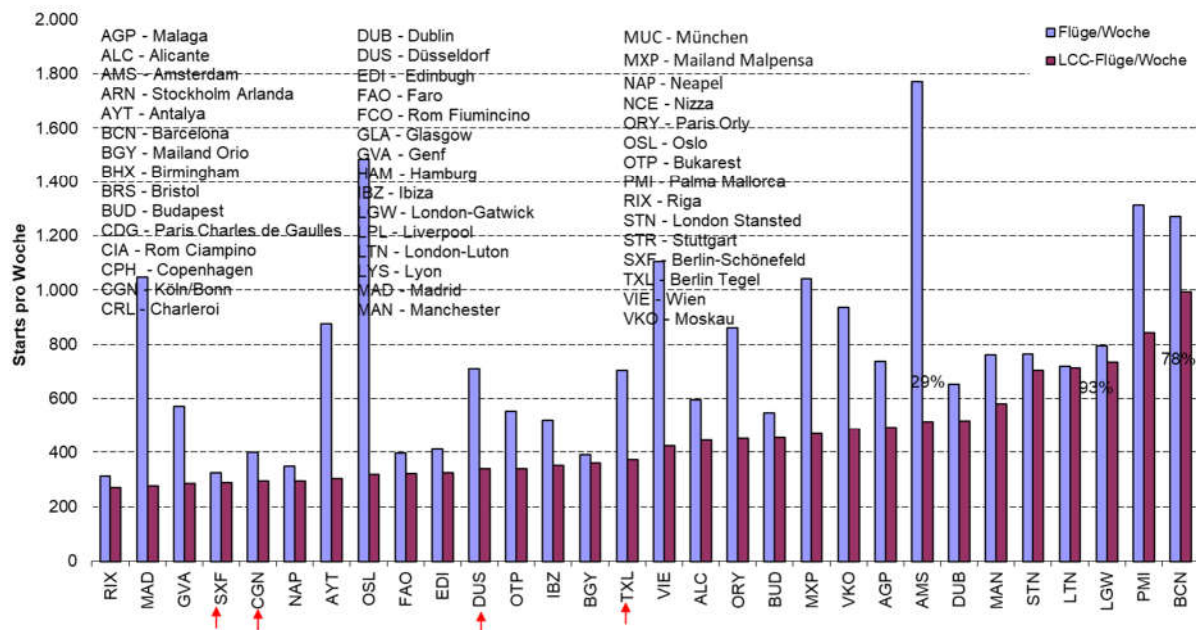


Abbildung 4: **Die größten Flughäfen mit Low Cost Angeboten in Europa nach angebotenen Flügen pro Woche im Juli 2020**

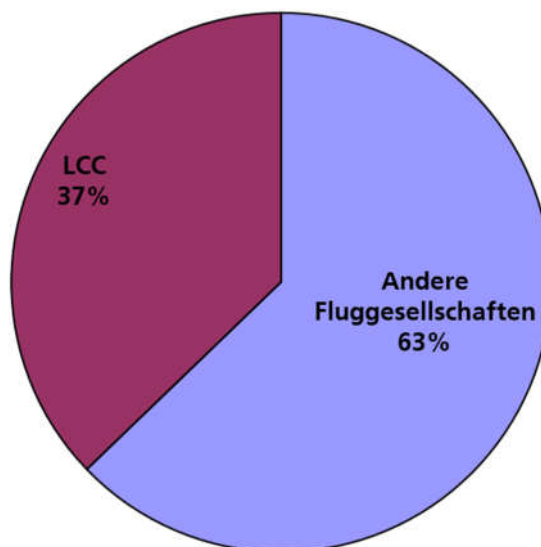


Abbildung 5: **Anteile des Low Cost Verkehrs am innereuropäischen Luftverkehr nach Anzahl der geplanten Starts im Juli 2020**

Ansprechpartner:

Dr. Peter Berster
 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
 Flughafenwesen und Luftverkehr (FW)
 Linder Höhe
 D-51147 Köln
 Tel.: (49) 02203-601-4554
 Fax: (49) 02203-601-14554
 E-Mail: peter.berster@dlr.de